昭和46年10月1日発行 毎月1回1日発行 第20巻・第10号 昭和29年8月23日 第三種郵便物認可

航空ファン

THE KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
リパブリック
P-47D



☆特集☆
小牧に到着した"日の丸ファントム"
大戦後のアメリカ海軍艦載部隊の全貌
5チャンネル15周年記念タイガーベル

'71
OCTOBER
10



日の丸ファントム　F-4EJが到着

航空自衛隊の次期主力戦闘機F-4EJの1、2号機が去る7月25日、グアム島経由で名古屋空港に到着、三菱重工の小牧工場で披露された。写真は2号機（手前）と1号機。



米空海軍の最新鋭攻撃機

LTV A-7 コルセアII



1967年に A-7A が空母レンジャーに積まれて戦闘出撃して以来，最新型のA-7E，空軍のA-7Dをふくめて，コルセアIIの総飛行時間は50万時間にのぼるという。これは米空海軍の攻撃機の主力の座につきつつあるA-7Dとこの型の最新のスナップである

空軍のA-7D部隊は，サウスカロライナ州のマートルビーチ空軍基地で，ただいま編成中であるが，すでに3個飛行隊が実動態勢に入っている。左ページ写真はテキサス州ダラスのボート社工場のエプロンに並んだ9機のA-7D。テイルレターが"MB"は，マートルビーチ基地の第355戦術戦闘飛行隊の所属機，"MR"は第511戦術戦闘飛行隊の所属機で，"LA"はアリゾナ州のルークAFBを基地としている第310戦術戦闘訓練飛行隊の所属機である

このページ上の310訓練飛行隊のA-7Dはサイドワインダー AAM を翼下に吊し，下の511戦術飛行隊の機体は300ガロン燃料タンクを装備している




17-8301
301

[illegible]


301
CAUTION
WARNING
JET
INTAKE
DANGER
RESCUE
PULL
HANDLE
TO JETTISON
CANOPIES


17-8301
17-8302
302

[illegible]


DANGER
302



空母キティホークに積まれてベトナム海域で作戦中のA-7E。第195攻撃飛行隊（VA-195）の所属機である。各機とも主翼下の真中のパイロンにMk.81 250ポンド爆弾3発を吊している。尾翼のマークはたかを図案化したもので，ロアクリーンのストライプ。司令官機は本誌先月号の表紙で紹介したように華やかな色彩である。左はUH-2C シースプライト ヘリコプタ。



上：左ページと同じく，ベトナム海域で作戦中の空母キティホークの各機。手前は第195攻撃飛行隊のA-7E，その後方は第192攻撃飛行隊（VA-192）のA-7Eで，うしろに第213戦闘飛行隊（VF-213）のF-4Jが2機見える。右手のA-7Eも第192攻撃飛行隊の所属機で，第11空母攻撃航空団（CVW-11）の司令官の乗機。尾翼に00の記号を付けている。
A-7Eはいずれも主翼下に500ポンドのMk 20“ロックアイ”対戦車用クラスター爆弾を装備しており，司令官機は真中のパイロンにアンチ・レーダーの“シュライク”ミサイルも吊している。F-4Jの武装はサイドワインダーAAM。

下：空母ミッドウエーに配属されている第25攻撃飛行隊（VA-25）所属のA-7E





アラスカA.N.G.のC-123

アラスカ・エア・ナショナル・ガードが装備しているC-123プロバイダー輸送機。翼下に補助推進用のジェット・エンジンを付けたC-123Bの改造型。雪上への離着陸のためにスキーをつけている。6月初旬，アンカレッジ空港にて撮影。



東南アジア方面で使われているベトナム空軍のC-119G輸送機。朝鮮戦争以来の“老兵”であるが，最終生産型のG型は，いまでもこのように，ベトナム迷彩に身をつつんで活躍している。6月初め，香港の啓徳飛行場にて撮影。〈写真上・下〉。

ベトナム迷彩のC-119輸送機





小牧に着いたF-4EJ　1，2号機

航空自衛隊の次期主力戦闘機F-4EJの1，2号機は，去る7月25日，グァム島経由でアメリカから小牧空港に飛来したが，写真上は着陸後ドラッグ・シュートをはずして，誘導路を三菱重工小牧工場に向う1号機．ライトガルグレーとインシグニアホワイトに塗り分けられた機体上下面の塗装が，この白色写真でもよくわかる．長距離飛行のため，主翼と胴体下面に4個の増槽を吊している．



〔上〕F-4EJ 1号機を正面から見る。45度の後退角の付いた幅広い内翼と犬歯状切り欠きで前部に張り出した上反角付きの外翼，大きなレドームを付けてたれ下ったような機首，胴体両側の大きな可動ランプを持つめだまのような空気吸入口と，奇怪なかたちの傑作機ファントムII。こうして近くでながめてみると，たしかにそのグロテスクな姿態にそこ知れぬ力を感じさせる不思議なマシンである。航空自衛隊では，これを52年度までに104機を装備する予定である。

〔下〕F-4EJ 1号機の機首操縦席部分。側面に描かれたディスクリプション・ステンシルズ（整備用注意書き）がよくわかる。





XT−2が初飛行

航空自衛隊のXT−2超音速練習機の試作1号機は去る7月20日7時50分，三菱重工の遠藤テスト・パイロットの手で小牧基地を離陸，約40分間の初飛行を終えた。写真は新しい塗装に身をつつんで初飛行に離陸するXT−1　1号機。


雷撃作戦指令
9
09
81
レベル新空母シリーズ
W.W.IIヨークタウン CV-5
・S:1/480 ・H-383〈10月発売〉
W.W.IIエンタープライズ CV-6
・S:1/480 ・H-378〈9月発売〉
W.W.IIホーネット CV-8
・S:1/480 ・H-376〈9月発売〉
ホーネット CVS-12
・S:1/540 ・H-354
ワスプ CVS-18
・S:1/540 ・H-375
ボノム リチャード CVA-31
・S:1/540 ・H-384
オリスカニィ CVA-34
・S:1/540 ・H-370
以上¥700
フォレスタル CVA-59
・S:1/540 ・H-339〈10月発売〉
サラトガ CVA-60
・S:1/540 ・H-385〈9月発売〉
レインジャー CVA-61
・S:1/540 ・H-360〈10月発売〉
以上¥1,000
レベル総代理店
グンゼ産業(株)物資部
Revell
東京都千代田区神田錦町3-17
TEL 294-4141代



F-14の原型 2 号機が初飛行

去る 5 月24日，カルバートンで初飛行したグラマン F-14 トムキャットの原型 2 号機。昨年12月の 1 号機の初飛行の事故で，飛行計画はやや遅れをみせていたが，2 号機は24日の初飛行ののち 6 月24日までの 1 カ月間に16回の飛行テストを行ない，F-14の飛行テストもいよいよ本格的に進められることになったという。



（上）飛行テスト中のF-14トムキャット2号機。同機のテスト飛行はカルバートンから発進して東南方向の洋上に設けられたテスト区域で行なわれており，A-6Aや空中給油機，それに攻難ヘリコプタなどでテスト飛行チームを編成している。これまでのテストは，写真のように主翼を展張したままであるが，5回目の飛行では，高度4,500mでマッハ0.4～0.7で飛んで機体各部の作動評価を行ない，高度1万mの上空でブレーキ効果のテストなども試みている。テストの結果では，飛行時の姿勢も安定しており，F-111Bとは比べものにならないほど軽量化に成功しており，空母上での離着艦も問題はなさそうであるという。

初飛行したXT-2試作1号機

航空自衛隊の超音速練習機XT-2の試作1号機は，去る7月20日，小牧基地で初飛行に成功したが，写真はその初飛行にそなえて地上滑走テスト中の同機。機首をあげて，いまにも離陸しそうである。





ダグラス"スカイストリーク"高速研究機

1947年にたてつづけに460.663mph(1,031km/hr)と650.606mph(1,047km/hr)の世界速度記録をたてたダグラスD-558-1スカイストリーク。米海軍、NACA共同の高速研究機開発計画のもとにつくられたもので、アリソンJ35-A-23ターボジェット・エンジンを装備。ご用ずみとなった現在は、ペンサコラ海軍航空基地に、ごらんのように展示されている。

Panstwowe Zaklady Lotnicze *P. Z. L. P-11c*

① P-11C, 113TH SQDN., 1ST AIR REGIMENT.
①' "OWL" EMBLEM OF P. A. F. 113TH SQDN.
② P-11C, 112TH SQDN., 1ST AIR REGIMENT.
②' "FIGHTING COCK" EMBLEM OF 112TH SQDN.
③ P-11C, 121ST SQDN., 2ND AIR REGIMENT.
④ P-11C FLOWN BY GEN. L. RAYSKI.
⑤ K. O. P. MARKINGS ON THE UPPER SURFACES.
⑥ P. Z. L. FACTORY MRKING.

⑤ 主翼上面図。

⑤




⑥

⑥ P.Z.L.のマーク。

①'


①' P-11C。第1連隊第113中隊機。
①' 第113中隊の"ふくろう"のエンブレム。

①


②'


② P-11C。第1連隊第112中隊機。
②' 第112中隊の"軍鶏"のエンブレム。



②

③


③ P-11C。第2連隊第121中隊の所属機。


④

④ P-11C。ポーランド空軍のL. レイスキ将軍の乗機。

©A. Hachimoto



ダグラス“スカイストリーク”高速研究機

1947年にたてつづけに460.663mph(1,031km/hr)と650.606mph(1,047km/hr)の世界速度記録をたてたダグラスD-558-1スカイストリーク。米海軍，NACA共同の高速研究機開発計画のもとにつくられたもので，アリソンJ35-A-23ターボジェット・エンジンを装備。ご用ずみとなった現在は，ペンサコラ海軍航空基地に，ごらんのように展示されている。

Panstwowe Zaklady Lotnicze *P. Z. L. P-11c*

① P-11C, 113TH SQDN., 1ST AIR REGIMENT.
①' "OWL" EMBLEM OF P. A. F. 113TH SQDN.
② P-11C, 112TH SQDN., 1ST AIR REGIMENT.
②' "FIGHTING COCK" EMBLEM OF 112TH SQDN.
③ P-11C, 121ST SQDN., 2ND AIR REGIMENT.
④ P-11C FLOWN BY GEN. L. RAYSKI.
⑤ K. O. P. MARKINGS ON THE UPPER SURFACES.
⑥ P. Z. L. FACTORY MRKING.

⑤ 主翼上面図。

⑤





⑥

⑥ P.Z.L.のマーク。

①'

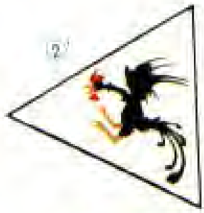


① P-11C。第1連隊第113中隊機。
①' 第113中隊の"ふくろう"のエンブレム。

①



②'



② P-11C。第1連隊第112中隊機。
②' 第112中隊の"軍鶏"のエンブレム。



②

③



③ P-11C。第2連隊第121中隊の所属機。



④

④ P-11C。ポーランド空軍のL.レイスキ将軍の乗機。

© K. Hashimoto

PZL. P-11c

PANSWOWE ZAKLADY LOTNICZE PZL. P-11C

P-11cは第2次大戦中、ポーランド空軍の第一線主力戦闘機で、ドイツ空軍を迎撃して活躍したポーランド製戦闘機である。

このPZL. P-11の原型第1号機P-11/1は1931年9月21日に初飛行。各種の発動機をつけた6機の試作機のうち、6号機P-11/6が生産原型機となった。最初の量産型P-11aはシュコダ製マーキュリー4S2(497～517HP)発動機を装備、武装は7.7mm×2。P-11b型はIAR製ノームローンK9 (595HP) つきで、50機をルーマニア空軍にライセンスとともに輸出されている。

P-11cはa型より発動機の取付け位置が低く、内翼の上反角が増し、操縦席の高さや尾部の形に相当に差があり、武装は胴体左右の7.7mm機銃2挺が追加されているが、175機生産されたうち2/3の機体は胴体機銃だけの装備で終った。発動機も初期のC型はシュコダ・マーキュリー5S2、残りのほとんどの機体はPZL・マーキュリ6S2を装備。ノームローンK9つきのC型はP-11c/2と呼ばれる輸出型で、ルーマニアで生産されたものはP-11fと呼ばれた。

このほかマーキュリー8(840HP)をつけたP-11gコブスという機体も生産に入ったが実戦には、間に合わず、1機もポーランド空軍に引渡されずに終った。

★キット紹介★

PZL. P-11cただひとつのキットとしてレベルの1/72スケール・キットがあるが、P-11cの特徴をうまく表現した貴重なキットである。

プロポーションもよく、仕上げも優秀で、この機体の特徴である波板構造の主翼の彫刻も綺麗だし、細部の仕上りもこのクラスとしては、優秀ミニプレーンではあるが脚柱間の張り線もちゃんとセットすると傑作に仕上る。

★塗装について★

正確な色彩は不明であるが、機体の上側面がダークグリーン (オリーブドラブ㊳を代用)、下面はライトブルー⑳で、エンジンからリングの前縁部は排気管のリングとなっているので焼け鉄色 (㉘+㊶レッドブラウン)。国籍マークは図⑤のような配置となっていて、主翼下面の国籍マークは白地のない、オレンジレッドー色のマークつき、位置はキット附属の図面と同じである。

図①の機体は主翼下面の翼端部右翼に"121"、左翼に"N"の黒文字入り。

図③の機体は右翼の番号が39、左翼は"N"の文字がある。

(K. Hashimoto)

P-11cデータ (P-11c technical data) 全幅 (Span) 10.72m、全長 (length) 7.55m、全高 (height) 2.85m、全備重量 (gross weight) 1,800kg、発動機P.Z.L.・ブリストル・マーキュリー (Bristol Mercury) 6S2 (645HP) ×1、最大速度 (max.speed) 390km/hr/5,500m、実用上昇限度 (service ceiling) 11,000m、航続距離 (range) 700km、武装 (armament) 7.7mm×2～4、乗員 (crew) 1。

The PZL. P-11c was the Polish Air Force's primary fighter during World War II. It was made in Poland and took an active role in the interception of German aircraft.

The original PZL. P-11, the P-11/1, made its debut September 21, 1931. Following its first flight, various aircraft test were manufactured with different types of engines. Finally, the P-11/6 or sixth test plane, became the basic model and went into mass production.

The P-11a was equipped with a Skoda-manufactured Mercury 4-S2 engine rated at 497-517 horsepower and was armed with two 7.7 mm machine guns. The P-11b was equipped with IAR's Gnome-Rhône K-9 engine at 595 hp. Fifty of these were bought by the Rumanian Air Force.

The P-11c engine mount was lower than that in the P-11a. Its wings were joined to the fuselage at a greater angle, the pilot sat in a different position, the tail was shaped differently and many other points made the P-11c distinguishable from others. A total of 175 P-11c's were produced, one third of which had four 7.7 mm machine guns-one on each side of the fuselage and one in each wing. The rest had only two guns on the fuselage.

The P-11c started out with Skoda/Mercury 5-S2 engines and later were equipped with PZL/Mercury 6-S2 engines. The P-11c which had the Gnome-Rhône K-9 engine was called the P-11c/2 and was mainly for export purposes. The P-11 manufactured in Rumania was called the P-11f.

In addition, a certain P-11g-KOBUZ with a Mercury 8 engine at 840 hp went into production late in WWII, but the war ended before the aircraft could be put into operationale use by the Polish Air Force.

KIT: The PZL. P-11c kit now on sale from Revell in the 1/72 series is the only kit of its kind on the market. It is a valuable addition to your collection because it expertly expresses the design of the P-11c despite its small size. Kit fans agree it is a masterpiece in design and workmanship. It features accurate proportions, superb finish, engravings on the wings and lines between the landing gear and wheel struts.

PAINTING: Actual painting of the aircraft is not known, but some aircraft were observed with dark green on the top and sides of the fuselage, which can be made with Revell Color 38, olive drab. The lower areas of the plane were RC-20, light blue. The front edge of the engine cowling formed the exhaust tube ring; therefore, an iron color should be used, preferably RC-38 plus 41, red brown. Nationality markings on the lower wing surfaces were orange-red without white background.

The plane in Fig.1 has the numbers "121" on the lower right hand edge of the wings and a "N" on the left hand edge. The plane in Fig.3 has a "39" on the right wing edge and a "N" on the left.

(K. Hashimoto)

P-11cの塗装に必要なレベル・カラー

①ホワイト	③レッド
④イエロー	⑥シルバー
⑳ライトブルー	㉘黒鉄色
㉝ブラック	㊳オリーブドラブ
㊶レッドブラウン	㊿フラットベース



P.Z.L P-11戦闘機

2次大戦の初め頃に，ポーランド空軍の主力戦闘機としてドイツ空軍機を迎撃したP-11戦闘機。量産型はP-11aからb，c，ルーマニア空軍がライセンス生産したf，それに生産されたのみで，実戦には参加することのなかったg型などのバリエーションがある。

左の写真の機体は原型3号機で，ブリストル・マーキュリー　エンジン装備。1932年にアメリカで行なわれたナショナル・エア・レースに参加した機体でもある。

（右）1939年9月，ポーランドに侵入したドイツ空軍機の迎撃戦で主役を演じたP-11c。燃料や補給部品の不足に悩まされながらも，Do17などの爆撃機に敢然といどんで，120数機のドイツ機を撃墜するという戦果をあげている。この迎撃戦でP-11を装備していたポーランド空軍部隊は，第1航空連隊の第111，112，113，114各中隊，第2航空連隊の第121，122両中隊，第3航空連隊の第131，132中隊，第4航空連隊の第141，142中隊，第5航空連隊の第152中隊，それに第6航空連隊の第161中隊と12個中隊であった。



PZL. P-11c

[illegible] ZAKLADY LOTNICZE PZL P-11C

P-11cは第2次大戦中、ポーランド空軍の第一線主力戦闘機で、ナチス空軍を迎撃して活躍したポーランド製戦闘機である。

原型のPZL P-11の原型第1号機P-11/1は1931年9月2日に初飛行、各種の発動機をつけた6機の試作機のうち、6号機P11/6が生産型の原型となった。最初の量産型P11aはシュコダ製マーキュリー4S2(497～517HP)発動機を装備、武装は7.7mm機銃2挺。P-11b型はIAR製ノームローンK9(595HP)つきで50機をルーマニア空軍がライセンス[illegible]も輸出された。

P-11c型はa型より発動機の取付け位置が低く、内翼の上反角を増し、操縦席の高さや尾部の形[illegible]、武装は胴体左右に7.7mm機銃2挺が追加されて4挺となり、175機生産され、うち2/3の機体は胴体機銃4挺の装備であった。発動機も初期のC型はシュコダ・マーキュリー5S2、残りのほとんどの機体はPZL・マーキュリー6S2を装備、ノームローンK9つきの型はP-11fと呼ばれる輸出型で、ルーマニアで生産されたものはP-11fと呼ばれた。

このほかマーキュリー8(840HP)をつけたP-11gコブズという機体も生産に入ったが実戦には間に合わず、1機もポーランド空軍に引渡されず終った。

★キット紹介★

PZL P-11cひとつのキットとしてレベルの1/72スケールキットがあるが、P-11cの特徴をよくつかんだ貴重なキットである。

プロポーションもよく、仕上げも優秀で、この機体の特徴である逆ガル型の主翼の取付けも綺麗にし、原型の仕上げも[illegible]のクラスとしては優秀なモデルでよく、あり脚柱間の張り線もちゃんとセットすると傑作に仕上る。

★塗装について★

正確な色は不明であるが、機体の上側面はダークグリーン(オリーブドラブ38を代用)、下面はライトブルー20で、エンジンカウリングの前縁部は排気管のリングとなっているので焼け鉄色(38+41レッドブラウン)。国籍マークは図3のような配置となっており、主翼下面の国籍マークは白地のないオレンジレッド一色のマークつき。位置はキット附属の図面と同じである。

図1の機体は主翼下面の翼端部右翼に121、左翼にNの翼文字入り。

図3の機体は右翼の番号は39、左翼はNの文字がある。 (K. Hashimoto)

The PZL. P-11c was the Polish Air Force's primary fighter during World War II. It was made in Poland and took an active role in the interception of German aircraft.

The original PZL. P-11, the P-11/1, made its debut September 2, 1931. Following its first flight, various aircraft test were manufactured with different types of engines. Finally the P-11/6 or sixth test plane became the basic model and went into mass production.

The P-11a was equipped with a Skoda-manufactured Mercury 4S2 engine rated at 497-517 horsepower and was armed with two 7.7 mm machine guns. The P-11b was equipped with IAR's Gnome Rhône K-9 engine at 595 hp. Fifty of these were bought by the Rumanian Air Force.

The P-11c engine mount was lower than that in the P-11a. Its wings were joined to the fuselage at a greater angle, the pilot sat in a different position, the tail was shaped differently and many other points made the P-11c distinguishable from others. A total of 175 P-11c's were produced, one third of which had four 7.7 mm machine guns, one on each side of the fuselage and one in each wing. The rest had only two guns in the fuselage.

The P-11c started out with Skoda Mercury 5-S2 engines and later were equipped with PZL Mercury 6-S2 engines. The P-11c which had the Gnome Rhône K-9 engine was called the P-11f and was mainly for export purposes. The P-11 manufactured in Rumania was called the P-11f.

In addition, a certain P-11g KOBUZ with a Mercury 8 engine (840 hp) went into production late in WWII, but the war ended before the aircraft could be put into operational use by the Polish Air Force.

KIT: The PZL. P-11c kit came on sale from Revell in the 1/72 series as the only kit of its kind on the market. It is a valuable addition to your collection because it expertly expresses the design of the P-11c despite its small size. Kit fans agree it is a masterpiece in design and workmanship. It features accurate proportions, superb finish, engravings on the wings and lines between the landing gear and wheel struts.

PAINTING: Actual painting of the aircraft is not known but some aircraft were observed with dark green on the top and sides of the fuselage, which can be made with Revell Color 38 olive drab. The lower areas of the plane were RC 20 light blue. The front edge of the engine cowling formed the exhaust tube ring, therefore an iron color should be used, preferably RC 38 plus 41 red brown. Nationality markings on the lower wing surfaces were orange red without white background.

The plane in Fig 1 has the numbers "121" on the lower right hand edge of the wings and a "N" on the left hand edge. The plane in Fig 3 has a "39" on the right wing edge and a "N" on the left. (K. Hashimoto)

P-11データ(P-11 technical data) 全幅(Span) 10.72m 全長(length) 7.55m 全高(height) 2.85m 全備重量(gross weight) 1,800kg 発動機PZL ブリストル マーキュリー(Bristol Mercury) 6S2 (645HP)×1 最大速度(max speed) 390km/h 5,500m 実用上昇限度(service ceiling) 11,000m 航続距離(range) 700km 武装(armament) 7.7mm×2～4 乗員(crew) 1。

P-11cの塗装に必要なレベル・カラー	
1ホワイト	3レッド
4イエロー	5シルバー
20ライトブルー	焼鉄色
33ブラック	38オリーブドラブ
41レッドブラウン	99フラットベース



PZL P-11戦闘機

第2次大戦の初め頃に、ポーランド空軍の主力戦闘機としてドイツ空軍機を迎撃したP-11戦闘機。最後型はP-11cから、ルーマニア空軍がライセンス生産しており、それに生産されたのみで、実戦には参加することのなかった型など、のバリエーションがある。

左の写真の機体は原型3号機で、ブリストル・マーキュリー・エンジン装備。1932年にアメリカで行なわれたナショナル・エア・レースへ参加した機体である。

右　1939年9月、ポーランドへ侵入したドイツ空軍機の迎撃戦で主役を演じたP-11。燃料や補給部品の不足に悩まされながらも、ロ…フとの爆撃機…戦闘と、ドイツ…ドイツ機を撃墜するという戦果をあげている。この迎撃戦でP-11を装備していたポーランド空軍部隊は、第1航空連隊の第111、112、113、114各中隊、第2航空連隊の第121、122両中隊、第3航空連隊の第131、132中隊、第4航空連隊の第141、142中隊、第5航空連隊の第152中隊、それに第6航空連隊の第161中隊と12個中隊である。





PZL P 11c戦闘機
第2次大戦中 ポーランド空軍の主力戦闘機として活躍したP 11c。写真の機体は同空軍の第2連隊第 2中隊の所属機であったもので、現在ポーランド博物館に保存されている1機。塗装も当時そのままである。

BOEING *B-17F FLYING FORTRESS*

① B-17F 532ND B SQDN 381ST B GR 8TH A F
② B-17F 358TH B SQDN 303RD B GR 8TH A F
③ B-17F 414TH B SQDN 97TH B GR 15TH A F

① 第8空軍第381爆撃大隊第532爆撃中隊機
② 第8空軍第303爆撃大隊第358爆撃中隊機
③ 第15空軍第97爆撃大隊第414爆撃中隊機





ボーイング B-17F フライングフォートレス

BOEING B-17F FLYING FORTRESS.

第2次大戦中のアメリカ4発爆撃機として、不朽の名を残したB-17は、空の要塞の名で少戦史をつ世界にその名をとどろかせて一が、特にヨーロッパ戦線では、英国と共にドイツ本土昼間爆撃の主力として、B-24と共に、凄惨をきわまる空の死闘を展開し、最後であり、大戦後期に出現して本格的な戦略爆撃機B-29や現代の戦略爆撃機の草わけ的な機体として、航空史上永遠に記録されるアメリカの4発爆撃機である。

★キット紹介★

F型のキットはレベルから1/72スケールの大型モデルが発売されていて、有名な第8空軍が誇る「メンフィス・ベル」のデカールが付属。キットはオール可動式のデラックス版で、爆弾倉扉や主脚と尾輪、銃座等が可動。B-17Fの特徴をスバリ再現した優秀キットである。

★塗装について★

F型はオリーブドラブの塗装が多くなってちょっとさみしい気もするが、今回はカラー図のように塗装に仕上げてみてはいかが？

図1　図2の機体の平面図で、右翼上面に白い三角マークがあり、Lの文字は黒で書き入れている。国籍マークは左翼上面と右翼下面にあって、塗装は機体の上側面がオリーブドラブ、下面はニュートラルグレー。

図2　第8空軍第381爆撃大隊第532爆撃中隊の所属機で、塗装は図1で説明の通り。胴体の文字と水平尾翼のKは白。シリアルナンバーはイエロー。プロペラはクロームイエロー。スピナは黒。

プロペラ・ブレードも黒で先端はクロームイエロー。

図3　第8空軍第303爆撃大隊第359爆撃中隊機で、塗装はオリーブドラブとニュートラルグレー。機体の上面は部分的にダークグリーン(濃緑色)の迷彩である。機体の文字はクロームイエローで機首の「FAST WOMAN」の文字はスカイブルー。国籍マークは胴体のほか、左翼上と右翼下にある。

図4　第15空軍第47爆撃大隊第414爆撃中隊所属機で、塗装は図1、2と同じ。白い三角に黒の「Y」のマークがあり、白丸に黒く4の数字を記入されている。スピナは図3、4とも黒。(K.Ha　　)

B-17Fデータ［B-17F mechanism data］全幅［Span］31.63m　全長［　　］22.8m　全高［　　］5.8m　発動機［power plant］ライトサイクロン［W　　］GR-1820-97（1,200HP）×4　最大速度500km　実用上昇限度（Service ceiling）12,000m　航続距離（range）3,200km　武装（armament）12.7mm×2　爆弾（bombs）2,000kg　乗員（crew）10

The B-17 earned its reputation as a "Flying Fortress" before World War II and proved itself during the war. It particularly distinguished itself in the European theater. As an important element of the bombing operations over Germany, the plane's life-or-death combat record stands out with that of the B-24.

The B-17 was the forerunner of the B-29, the mammoth strategic bomber which appeared in the later part of World War II, and which was the direct ancestor of the modern strategic bomber. Indeed this four-engined bomber shall be recorded forever in aviation history.

KIT: The B-17F kit is now on sale from Revell in the 1/72 series. The kit includes decals for the famous "Memphis Belle" of the 8th Air Force. Integral parts of the kit are movable, such as the bomb bay doors, landing gear, rear wheel, gun turrets and flaps. Every detail of the B-17F is excellently expressed in this kit.

PAINTING: The B-17 is relatively somber because of its olive drab coloring. But you can create many color variations by following the illustrations.

Fig. 1. This plane belonged to the 532nd Bomber Squadron, 381st Bombing Wing, 8th Air Force. There is a triangular mark on the right wing and the letter "L" in black. Nationality markings are on the upper surface on the left wing, and lower surface of the right wing. The top and sides of the aircraft are painted in RC-12, olive drab. The lower part of the plane is RC-13, neutral gray.

Fig. 2. This is the same plane shown in Fig. 1. The letters on the fuselage and "K" on the horizontal stabilizer are white. The serial number is chrome yellow, which can be made by mixing RC-4 and 30 yellow and RC-1 red. The propeller hubs are RC-33 black, with chrome yellow ribbons.

Fig. 3. This plane belonged to the 359th Bomber Squadron, 303rd Bomber Wing, 8th Air Force. It is primarily olive drab and neutral gray. On the top of the plane is a partial camouflage design of dark green which can be approximated by RC-16, dark green. Lettering on the fuselage is chrome yellow and the name "FAST WOMAN" is RC-34 sky blue. Nationality marks are on the top of the left wing and lower right wing.

Fig. 4. This plane belonged to the 414th Bomber Squadron, 47th Bomber Wing, 15th Air Force. The painting is similar to that of Figs. 1 and 2. In the white triangle is a black "Y" over a white circle and the figure "4" in black. The propeller hubs are black as in Fig. 3. (K. Hashin　　)

B-17Fの塗装に必要なレベル カラー	
1 ホワイト	3 レッド
4 イエロー	12 オリーブドラブ
13 ニュートラルグレー	16 濃緑色
33 ブラック	34 スカイブルー
30 フラットベース	28 黒鉄色



ボーイングB-17Gフライング・フォートレス爆撃機　写真の機体はフランス上空を編隊で飛行中のもので、第8空軍第92爆撃大隊第325爆撃中隊の所属機。垂直尾翼の三角地に「B」を白く抜いた大隊マークを垂直尾翼（右翼上面）に付け、胴体に「JW」の中隊記号を描いている。機体上部の塗装がよくわかる写真である

B-17G フライング・フォートレス

ライトパタソンの米空軍博物館に展示されているB-17G爆撃機。この機体は1957年6月に、この博物館の所管となったもので、欧州戦線で活躍した381爆撃大隊第532爆撃中隊機の塗装をしている。





日の丸ファントム到着





上2枚は　名古屋空港に第一歩をしるし　三菱重工小牧工場内エプロンを滑走中のF 4EJ 1・2号機。2号機(302)の操縦席後方の背部に　空中給油の受油装置が見える



上と下はエプロン…
て披露されたF 4EJ…
2号機。この2機は…
…州のセントルイスに…
マグダネル・ダグラス…
工場で生産されて　そ…
ま現地で防衛庁に引渡…
たもの
空輸したのは4人の…
パイロットで　セント…





スを離陸後、途中で3回着陸し、空中給油も9回受けたという。

日の丸もあざやか、ライトガルグレイとイングニアホワイトの真新しい塗装に身をつつんだ両機は、ただちに実験航空隊に送られて、各種のテストを受けることになっている。





航空自衛隊の次期主力戦闘機F-4EJは、今回到着した1、2号機の後ノックダウン方式で運ばれて生産される3号機から10号機までの部品も、すでに三菱重工に到着して組立てが始められており、48年度までに完成の予定である。F-4EJは52年度までに104機が調達されて、5個飛行隊が編成されることになっている。マッハ2を超える双発全天候戦闘機F-4EJは、行動半径、火力など、諸性能が現用のF-104Jよりも数段まさっていることは衆知のところ。防空の大黒柱としての活躍が期待される。



上は名古屋空港上空に姿を現わしたF-4EJ　1号機。内側フラップを降して着陸進入中　曇天の空港に午後1時45分に着陸(撮影　鈴木審雄)。下はエプロンの2号機



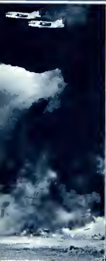


XT-2　1号機が初飛行





A-7 コルセアII



時著1型の盛期にもかかわらず その[illegible]チ力まばつくん。実用性が高くかわれて A-7コルセアIIはいまや海軍の主力機性 空軍でも 唯一の戦術攻撃機として編成がいそがれている

(左) このほど陸軍の協力を得て 米空軍がその戦術航空部隊の対地支援能力をデモするため オクラナマ州で行なった演習の模様で A-7Dのナーム弾投下 この演習には マートルビーチ基地で編成されたばかりの第511戦術戦闘飛行隊のA-7Dの24機参加した 動的い織い込まれるように命中したナパーム弾がつぎつぎに炸裂して 黒煙が空をおおっている



(右) 上と同じくナパーム弾を投下する第511戦術戦闘飛行隊のA-7D オクラナマ州シイル[illegible]付近で 写真は2枚とも[illegible]の望遠レンズでとらえたもの



(上)テキサス州のダラス海軍基地 ... 並んだ海軍の第147攻撃飛行隊のA 7E。空母「アメリカ」で3回目の出撃 ... スタートする直前のもの。後方のタワー近くに空中タンカーのKC 97が見える





(上) ... 翼上に20mm機関砲の弾薬を装てん中のA 7E。主翼下にMk 82 500ポンド爆弾を吊している ... 右は対戦車用のMk 20爆弾を装備中で、両機とも空母「キティホーク」上の第195攻撃飛行隊所属機



"キティホーク"上空を飛ぶA 7E ...





ソ連の空を護る翼たち



祖国と社会主義共同体諸国の防空のために訓練をつづけているソ連空軍のパイロットたち。これは比類の写真に見る航空部隊の特別の横顔である

〔左〕一足先に訓練飛行を終えて、草花の咲きみだれたエプロンで談笑しながら僚友の帰りを待つSu-7部隊のパイロットたち。スホーイSu-7ファイターは、戦術航空軍の攻撃・戦闘機の主力。第一線の彼らはきびしい訓練の毎日だが、その合間には、こうしたなごやかなひとときもある。

〔左ページ下〕待機中の超音速爆撃機ツポレフTu-22ブラインダー。ソ連の戦略空軍の中核をなす強力な（ミサイル）。胴体下にはキッチン・ミサイルを抱いている。（ノーボスチ）

〔下〕自走車砲を積んで地上部隊との共同演習に出動したアントノフAn-12輸送機







【上 左】 いずれも…行なわれた空陸共同演習に出動したヘリコプタ部隊 [illegible] ライフルで武装した歩兵をいっぱい乗せて空からの [illegible]

上の写真はMi 4ハウンド 下は有翼のMi 6フック ヘリコプタで Mi [illegible] の2 4機目の機は [illegible] 下く航法士用のゴンドラが見える Mi 6は乗員5人 胴体後方のクラム [illegible] ル式の扉を開て 完全武装の兵一を80人近く乗せられる 〔TASS〕



飛行ショージ

こルM [illegible] 1

去る8月27日のソ連の [illegible] 年の日 は いろんな記 [illegible] 行事が行なわれたが [illegible] まで各種の新型機が公開 [illegible] れ 航空ファンには [illegible] しみのソ連では 航空 [illegible] のショーも行なわれた

写真はその出場機のM [illegible] ヘリコプタ [illegible] ル系の最 [illegible] 作である同機は 1951年 [illegible] ら空軍 [illegible] 就役して 各地 [illegible] リエーションが造られ [illegible] る ショーでは 編隊 [illegible] 技などの演技で 観衆 [illegible] っさいをまくした

ロバートソン・セスナの

新型スカイホーク









フォート ニュース



上　左　超大輸送機ロッキードC 5Aギャラクシーも　　の7月で就役満1周年の間に　247252 000キロの物資を運んでいると　う　写真上は同トイノのフランクフルト空港にて　滑走路へ向う1機と着陸中の1機が交叉したところ。写真左は　　のはじめ一大カトライナ州のフォートブラグで行なわれた投下テストの情況で　600mの上空から73Aの超大でトン余の曳引車　装甲具　部分をつきつぎに投下した　［下］ボーイングが開発を進めている運音速旅客機案　787の完成予想図。同機はスーパー　クリテカル翼をもつ長距離旅客機で　200人乗り　マッハ0 98で飛ぶ。



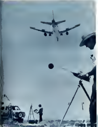


下　スイス航空が　ボーイング747　ダグラスDC-10などの大型機のエンジンテスト用に　チューリヒのクローテン空港に設置した消音装置　この装置を使うと747の離陸時の推力で　2 5キロ離れたところで　50デシベルという





上 左）ロッキードL-1011 1号機の飛行テストはすでに127回，総飛行時間は1,600時間を越えた。上は飛行中の1号機と随伴機のセイバー，左はその機首ステト装置。同機は静かなジェット機の評判も高く，最大離陸，最大推力でも88～102デシベルという。





上，ダグラスDC-10のアメリカン航空とユナイテッド航空向けの1号機が，7月29日ロングビーチのダグラス工場で引渡された。写真はその引渡し式の模様

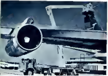
〔左〕アフガニスタンとユーゴに輸出されることになったYak 40旅客機。ソ連では最近このYak 40とSSTのTu 144の海外への売り込みに努力を入れており，Yak 40はビーチ99相当の価格で，支払い方法も好条件を出しており，フランスやイタリー，西ドイツなどの航空会社も興味を示しているという。(TASS)



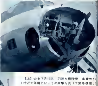


〔上 右〕カーチス ライト ワンケル ロータリーエンジンの飛行テスト。 セスナ177を使って行なわれている [illegible] 静かな飛行機 をめざすカーチス ライトとセスナが共同で行なっているもので [illegible]つづけられる。このエンジン [illegible] 同級の通常のレシプロ エンジン [illegible] って重量は約半分という





〔上〕ジャンボ時代の整備用作業台 アベイ エンジニアリング社がカンタス航空の依頼で特別設計したもので 製品名は スカイスクレーパー（摩天楼） ジャンボの整備 [illegible] ごとく 空中作業台である 〔下〕総組立てのため サンディエゴのコンベア工場からロングビーチのダグラス工場に運ばれるDC 10-30の前部胴体 輸送はスーパー グッピイを根当しており 同機はDC 10セ [illegible] ジャンボの55フィートもある前部胴体も一のみ 大きさである





〔上〕去る7月 [illegible] 羽田を離陸後 高度 [illegible] ト付近で落雷とひょうの直撃を受けて緊急着陸した日本航空のDC-8 [illegible]の機首 [illegible] ームが吹きとんだほか エンジンのノース カウリングがくしゃくしゃになり 副操縦士席側の窓わく 主翼前縁 水平安定板などにも損傷を負った

（撮影：[illegible]）

スナップ　だより









上）7月29日早朝に東京国際空港へ飛来したデンマーク空軍のロッキードC-130H [illegible] V 185 [illegible]（[illegible]）

右上 [illegible]のUS-2A [illegible] の [illegible] 7月14日 [illegible] テスト飛行を [illegible] S-2スナッフ [illegible]（山 [illegible]）

右下 インターナショナル航空のアメリカン・フライヤーズ航空からのDC-8-63F（N [illegible] AF） 7月28日 [illegible]（横浜市・[illegible]）

下 [illegible] イスカウト [illegible] チェコスロバキア航空（CSA）のイリューシンIL-62 7月31日 [illegible] 東京国際空港 [illegible]（[illegible]）









P-47D サンダーボルト

上　欧州戦線で活躍した第8空軍第56戦闘大隊のP-47D。写真の機体は第61戦闘中隊の各機で、機首[illegible]ダーを赤く塗り、胴体に HV のコードレターを描いている。水滴風防の機体にまじって、手前上方の1機だけ[illegible]状のいわゆるタートルバックの機体

下　同じく第56戦闘大隊第61戦闘中隊のフランシス・S・ガブレスキ中佐のP-47D。同中佐は28機撃墜の戦果を挙げた第8空軍第31戦闘機隊のトップ・エース。戦後は朝鮮戦争にも参戦して、6機分の[illegible]を記録している。写真の機体は、胴体下に1,000ポンド爆弾[illegible]主翼下に500ポンド爆弾1発を[illegible]







このページ3枚も、第
空軍第56戦闘大隊の各
隊大隊 第8空軍のた
では最初から最後まで
で闘いぬいた唯一の戦
ガブレスキ中佐や28機
のロバートS ジョン
大尉 32機½のダビ
シリング中尉など数多
エースを出している
（左 上）前ページ
しく "HV のコード
ターを付けた第61戦
のP 47D
（下）第56戦闘大隊
戦隊中隊のP 47Dで
レターは "UN
胴下面のみしDデイ
ライプを付け 機首カウ
は赤のグループ
ダーはブルーと
ル





上　同じく第8空軍の第354戦闘大隊第353戦闘中隊のP 47Dで コード レターは"SE"　（下）22機撃墜のエース第56戦闘大隊第62戦闘中隊中隊長デビッド シリング中佐（のちに大佐）のP 47D 胴体下に108ガロン入りの増槽を懸して戦線に向うところ。



（下）第8空軍と同じく欧州の戦場で戦った第9空軍第365戦闘大隊のP 47D。同大隊は1944年12月以降 P 47でドイツ本土爆撃部隊の掩護に活躍　部隊感状（DUC）を2回授与されている。写真は1945年 ベルギーにて作戦中。





（上）イタリア[illegible]



P‐47サンダーボルトは イギリス空軍でも826機ほど装備しており 金属枠の旧式の風防の機体をMk I 水滴風防型をMk IIと呼んで それぞれ240機と590機を受領している。Mk I Mk IIともエジプトに駐留した[illegible]の他は すべて東南アジア方面の部隊に配備されて 日本軍を相手に戦っている

（上）サンダーボルトMk Iの1機 Mk Iは ビルマの第5中隊がモホークとハリケーンに代えて1944年暮に初めて装備 その後8個中隊が使っている （左ページ上）ビルマの第30中隊のサンダーボルトMk II。（同中）胴体と引込脚のサンダーボルト[illegible] 第30中隊はサンダーボルトを装備した最後の部隊で 機体[illegible]は戦後 インドネシア独立戦争で[illegible]に投入されたときのスナップ

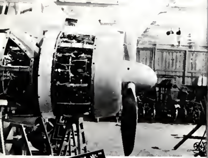
（同下）フランス空軍のP‐47D 同空軍は約300機のP‐47Dが供与されて 大戦末期にドイツ軍を相手に戦っている 写真は1944年末フランスにて。翼下 500ポンド爆弾を吊して地上軍の支援に出撃する第1空軍[illegible]











夜間戦闘機 "月光"

NAKAJIMA NIGHT FIGHTER "GEKKO" (J1N1-S)



未発表海軍機写真集



単発機に強力でなく、長大な航続力があって編隊への爆撃掩護もできるいわゆるベネトレーション・ファイターとして試作されたのが"月光"の前身13試双発3座戦闘機。1号機は昭和16年3月に完成。しかし戦闘機の使用と2段の遠隔操作機銃の重量過大などで採用にいたらず、次いで2座戦まで開発とともに、心ならずも偵察用偵察機2式陸偵として一時使用することになるが、のちに斜め銃を付け夜間爆撃の夜戦としてふたたび戦闘機カムバック、"月光"は本土防空戦の最後を飾った。

前ページとこのページはすべて13試双発戦闘機の1号機。前ページの2枚は初飛行を終ってまもない昭和16年9月頃の撮影である。





13試双発戦闘機では、外翼前縁スラットを付け、後縁には空戦フラップを採用、左右プロペラを内まわりにするなど数々の新機軸がもり込まれていたが、最大の特徴は日本では初めての遠隔操作の後部機銃。写真左がそれで、射撃開始のときは後部の蓋が左右に開いて2段の連装銃塔が現われ、中席からの遠隔操作で発射された。写真上は胴体部、下とトップは乗員席で、前(左)から操縦士、航法偵察手、写電通信士の配置であった





日本で最初の試みである遠隔操作機銃は故障が続出、13試双発戦闘機の1、2号機に装備されただけで沙汰やみとなって、この機体をほとんどそのまま生かした2式陸偵で、上方の旋回7.7mm機銃1挺を装備したのみ。

2式陸偵に斜め銃の装備を考案したのは、当時ラバウル基地にあった第251航空隊司令小園安名中佐である、とは有名な話。第3座の偵察席をとり除いて、背部を段なしのスマートなかたちにし、上方30度に2門、同じく斜め下方に2門の20mm機関砲を固定装備したのが「月光」21型（J1N2 写真右）。斜下方の2門を廃止して電探を搭載したのが23型（J1N3 写真上）と呼ばれている。

上の写真の機首には電探のアンテナ4本が突き出し、下方にも赤外線の味方識別探知機のアンテナがたれ下っている







（本文記事参照）



（上）スピットファイアF Mk IIa　I型のマーリンⅢエンジンをマーリンXII（1175HP）に換装したのがMk II。前部I型を生かしてI型の一部に試みられていたパイロットの防弾鋼板、操縦席風防の防弾ガラス、燃料タンクの自動防漏装置などは生産途中からそのまま生かされている。実戦に参加したのはバトル・オブ・ブリテンが一段落した1941年末からであった。写真の機体は第611中隊（グロスター州部隊）機で、右梯形編隊で飛行中。（下）同じくF Mk IIaで、これはシュロプシャー州レトナムの第61実用訓練部隊の所属機。飛行訓練中の操縦学生が着陸を試みるところである。



スピットファイアの戦闘記録《その2》



下) F Mk IIaの1機で 東インドに駐留していた第65中隊の所属機 胴体側面に"イースト インディアー スコードロン" の文字が見える。





上 同じくF Mk IIa。英国北東部のグラム州部隊第107中隊の所属機で 爆撃機の護衛に出撃中。手前の機体は 胴体下の冷却液層いにヒレを付け 尾輪後方にもヒレ状の突出部が見える変った姿である。1942年4月の撮影。

下 これもF Mk IIaの1機 Mk IIは新しく建てられたキャッスル ブロムウイッチの工場で生産が始められ 1号機は1940年の6月にロールアウトして 本。写真の機体は同年10月 実戦部隊に配属されたばかりの1機である





(上) 20mmのイスパノ機関砲2門を装備したF Mk IIb 第82戦闘訓練部隊の所属機 スピットファイアのMk IIのうち7.7mm機銃8挺のA翼を付けたIIaは750機 20mm機関砲2門の主翼を付けたIIbは170機が生産されている。

(下) F Mk III 1段2速過給器付きのマーリン20エンジン(1,480HP 3,200m)を付けて 性能の向上をねらったのがF Mk III。翼幅を短縮し 胴体と主脚を強化し 尾輪も引込み式にするなどの改良を行なったが 採用にいたらず2機が試作されたのみに終わった 写真の機体はその1機(N3297)で 1940年7月 完成当時のままの姿 のちに各種のエンジンのテストベッドに使われている。





上　F Mk Va MK Iの機体に1段1速過給器付きのマーリン45エンジン（1,515HP　3,406m）を積んだもので、性能的上型がMk V。速度、上昇力とも優れたものとなり、1941年春頃から実戦に転じ英空軍の主力として活躍した。原型は先の機首の標準翼と切断翼を付けた型、戦闘攻撃型があったが、写真の機体は標準翼の1機。
下　同じくF Mk Vaで、かつて防空部隊のK・トラスコット中隊長の乗機であったもの。同中隊長は北イギリスに駐屯したオーストラリア空軍の連隊長と戦死もあったということ。同機はのちオーストラリアに提供されて、同国で展示されている。



鹵獲された日本の軍用機〈その16〉



米軍のパイロットによってテストされる零戦21型。この機体は1942年6月、アリューシャンに不時着した空母"龍驤"所属の1機。同機を手に入れた米軍は、復元して徹底的なテストを行ない、初めて神秘につつまれていた"魔翼の零戦"のベールをはがすことになった

CAPTURED JAPANESE MILITARY AIRCRAFT DURING WWII





前号で紹介したのと同じく焼却される海軍機。上の写真はホースでガソリンをかけられる零式輸送機 後方に並んでいるのは紫電改、下の写真で黒煙をあげて燃えているのは局地戦闘機。バックに米軍のC-47輸送機が見える。つい昨日まで たくましい爆音で風を切って滑走路を飛び立っていた海わしたちの最期。2枚とも1945年10月31日の撮影



エアラインの翼

カンタス航空 ②

（上）カンタスが乗員養成のために1927年にブリスベーンに創った飛行学校。





〔上〕1922年11月2日　カンタスがアームストロング　ホイットワースFK 8複葉機で　ロングリーチとクロンカリ間の定期便を開設したとき　最初のお客さんは　写真で機上のアレクサンダー　ケネディという85才のお爺さんであった　FK 8はそのほか 郵便ポンドの荷物と郵便の郵便を積んで飛んだ

〔左〕1931年5月　カンタスは初めて国際線への足がかりを求めて　イギリスへ試験的な郵便飛行を試みた。イギリスのインペリアル　エアウェイと共同で行なったものであるが　同社はのちに　豪州の国際定期便を運航することになる



〔右〕1924年にカンタスで改造されたデ　ハビランドDH 50　同機は旅客4名と操縦士1名を乗せるよう設計され　機体で旅客の乗客は窓の付いた快適なキャビンに座り　その操縦士は吹きさらしの座席の機体とはくらべものにならない高級機であった。シドニー　ピューマ型空冷エンジンを装備　オーストラリアの民間航空を一歩前進させたマシンである。
写真は急患のための"ドクター・サービス"に駆り出されたときのもの。

日本の"隼"も展示されている

EAA 航空教育博物館





アメリカのエア・ミュージアム I